

ПРОТОКОЛ

круглого стола «Резервы улучшения качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев на железнодорожном транспорте» 28 октября 2021 года (с 15:00 до 19:30 времени Нур-Султана)

В соответствии с требованиями к результатам работы по проекту «Анализ международной нормативной правовой и договорной базы осуществления грузовых железнодорожных перевозок в условиях множественности перевозчиков грузов. Разработка предложений по эффективным моделям организации перевозочного процесса, предусматривающим порядок взаимодействия и распределение ответственности участников перевозочного процесса», поддерживаемому Союзом транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS».

Список участников в приложении 1

Повестка Круглого стола:

- 1. Приветственное слово** заместителя Председателя Президиума Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Лавриненко Ю.И.
- 2. Представление материалов Проекта:**
 - 2.1. Семь стратегических инициатив сбалансированного развития и оптимизации работы грузового железнодорожного транспорта** – Каплан Эдуард Теодорович, председатель Научно-экспертного совета НИИ ТК, член корреспондента НИА РК (приложение 2)
 - 2.2. Частные перевозчики грузов на железнодорожном транспорте: за и против** – Бекмагамбетова Гульнара Муратовна, генеральный директор Ассоциации научно-исследовательских и проектных организаций (приложение 3)
 - 2.3. Предложения по дальнейшему структурному реформированию системы железнодорожного транспорта и внесению изменений в нормативные правовые акты** - Заславский Рафаил Наумович, заместитель директора Учебного центра АНЭК (приложение 3)
 - 2.4. Развитие транспортной инфраструктуры и промышленной логистики, в том числе на основе метода имитационного моделирования** - Булекбаев Берик Раимбекович, Президент Ассоциации Партнерство по транспорту и логистике в Центральной Азии;
 - 2.5. Тушин Николай Андреевич** – д.т.н., профессор Уральского Государственного университета путей сообщения (приложение 4, 5)
 - 2.6. Совершенствование подходов к научной, инновационной и образовательной деятельности** - Королев Василий Валентинович, Генеральный директор Фрахтовой компании ТрансАл, почетный профессор Казахстанско-Немецкого университета;
 - 2.7. Сербаева Наталья Яковлевна**, ученый секретарь НИИ ТК (приложение 6, 7)
- 3. Обсуждение рассматриваемых вопросов, выступление желающих, подведение итогов Круглого стола**

1. Приветственное слово Лавриненко Ю.И.

«Мы по этой теме уже встречались 18 августа, обсуждали. Потом достаточно активно работала Совместная рабочая группа с КТЖ по вопросам повышения эффективности использования подвижного состава.»

У нас с вами в фокусе обсуждение и анализа две большие темы, две очень серьезные, очень актуальные. Это - улучшение использования подвижного состава, сокращение транспортных издержек, повышение эффективности железнодорожного транспортного комплекса. И тема - частных перевозчиков. Хотелось бы, чтобы наше обсуждение проблем и рекомендаций творческой группой не загонялось в какие-то рамки. Должен быть свободный открытый разговор и анализ.

Если по вопросам улучшения использования подвижного состава у нас с вами достаточно большая аудитория участников и имеется много наработок, то по частным перевозчикам разговоры, в основном, какие-то кулуарные, немного закрытые. Как говорят бизнесмены в сложных ситуациях: «Нужно защищать свои интересы. Ничего личного – бизнес». Так сегодня ведут себя, и частные перевозчики и те, кого они представляют, крупные грузоотправители, недропользователи. Они действуют и подбирают аргументы исходя из своих интересов. С этим трудно спорить, это правильно, это выгодно. К этому их, в какой-то степени, подтолкнуло и государство.

Но с другой стороны это и сомнительно, потому что они уже имеют, на мой взгляд, достаточно серьезную государственную поддержку, за которую, к сожалению, не отчитывается. Во всяком случае, каких-то прозрачных отчетов по этим позициям нет. Ну, и имеет место, возможно, использование определённого лобби, которое у нас в стране сегодня не регламентировано и, по существу, незаконно. Но оно имеет место быть. Ну, а защита государственных интересов, по их мнению, это дело госорганов, они за них отвечают и т.д. Повторюсь, это законно, но, в данном случае, достаточно сомнительно.

В этой связи я хотел бы сказать, что наука и наше обсуждение, тоже можно сказать, что – ничего личного, а должна быть объективная оценка и действия, и рекомендации с точки зрения интересов нашего государства. Конкретно. Не в общем, не соседа, а нашего государства с учётом имеющихся суверенных прав и с учётом той обстановки, тех возможностей, которые у нас есть.

Пока, я должен сказать, что в анализе преобладает, на мой взгляд, бизнес-интерес крупных грузовладельцев. И их интерес подается, или подчёркивается, как государственный. Положение государственной компании, не квазигосударственной, как сейчас принято называть, а государственной компании, остается за кадром. Объективной оценки Государственные компании пока нет.

Сегодня Казахстан Темир жолы – убыточна, обременена значительными долгами и процентами по их обслуживанию. При этом, инфраструктура и подвижной состав нуждаются в развитии и обновлении, срочные и значительные деньги для этого нужны. Важно, что такая ситуация не результат деятельности компании, которая, мы с вами помним, была в числе лидеров корпоративного развития в холдинге Самрук-Казына, и ряд лет успешно занималась повышением эффективности деятельности. Это было в открытом доступе и результаты не вызывали сомнения.

Можно сказать, что сегодняшнее положение – результат государственного регулирования, в преобладающей степени. Имеется ввиду отвлечение денег на непрофильные, низкодоходные, капитальные вложения, связанные с социальными проектами по поручению государства. Недостаточный уровень тарифов, регулируемых для покрытия необходимых расходов и инвестиционных затрат, в том числе, постоянная нагрузка по поддержке конкурентоспособности отечественных экспортёров и развития транзита. Всё это доходы не покрывало, и не покрывает, тем более, что доходы от транзита уходили на поддержку. При этом, необходимо иметь в виду, что возможности наращивания, в том числе, транзита, ограничены конкуренцией с транзитными маршрутами других стран, а также требуют инвестиций инфраструктура и подвижной состав. Причём конкуренция, на уровне

стран. В этой связи и КТЖ, и, в принципе можно говорить, появление частных перевозчиков, при отсутствии анализа и последствий дробление рынка перевозок, а эта информация достаточно доведена и до госорганов, в отсутствии условий добросовестной конкуренции, даже в части регуляторной базы, наличия перекрёстного кросс субсидирования, ставит под угрозу конкурентоспособность всей отрасли железнодорожного транспорта.

Этот посыл, он может быть оспорен, но, во всяком случае, должен присутствовать в анализе. В то же время национальная компания генерирует прибыль, и это в отчёте видно, и в 2020-м году и в 2021-м году. Убытки только по результатам деятельности магистральной железнодорожной сети, и это, опять же, с учётом регулирования государства. И поэтому, при скоординированной поддержке государства и правильной корректировке системы железнодорожных перевозок с учётом удовлетворения всех оправданных, но не завышенных, всех, в том числе интересов влиятельных участников перевозочного процесса, есть основания полагать, что Казахстан сохранит завоеванные позиции отрасли и продолжит успешное развитие отрасли.

Нет анализа и информации, допустим, о природе и предпосылках появления частных перевозчиков. А это необходимо, ситуация характерная и опять же затрагивает сомнительную непродуманность политики государства, ну и, в том числе, менеджмента национальной компании в части того, что, допустим, были моменты, когда практически весь парк был отдан в долгосрочную аренду. И до сих пор никто за это ни ответственности, ничего не понёс. Это тоже момент, который должен каким-то образом быть проанализированы.

Ещё раз хочу сказать, что исследование эту сторону не затрагивало, для объективного анализа это важно. Кроме того, национальная компания и национальный грузовой перевозчик, как доминант и как представитель государства, эти вопросы надо иметь ввиду, а также вопросы национальной безопасности. В частности, допустим, полной потери влияния за деятельностью крупных компаний с иностранным участием, по существу – транснациональных компаний, которые у нас, собственно говоря, развиваются. Которые уже защитили себя английским правом, правилами ВТО и, по существу, имеют возможность где-то диктовать свои интересы правительству. И здесь тоже национальная система грузовых перевозок, в целом железнодорожная отрасль, может и должна играть свою роль. В других странах это достаточно откровенно обозначается и используется.

Ещё раз хочу подчеркнуть, что исследование должно быть объективным, с учётом интересов государства, бизнеса, населения. Это, конечно, сложно, но я думаю, необходимо.

Вопросы, которые мы подняли, достаточно объёмны и сложны, но, думаю, по результатам сегодняшнего обсуждения обозначим какие-то рамки, чем завершить это исследование в этом году. Но, думаю, что будет необходимость продолжить эту работу и дальше».

2. В соответствии с программой Круглого стола были рассмотрены представленные материалы, исследованные в Проекте (презентации выступлений в приложениях 2 - 7). По завершению третьего выступления было предложено, заслушать все доклады и потом высказать свои комментарии (Каплан Э.Т.)

Лавриненко Ю.И. согласился с мнением проектной команды и добавил, что «сегодня понятно обозначилось, что напрашивается проведение ещё одного Круглого стола, давайте мы его проведём. Если нужны ещё какие-то консультации, в рабочем

порядке тоже проведём. А сейчас – дослушаем выступления, втягиваться в дискуссию не будем, у кого будут комментарии – послушаем, а потом – завершим».

3. В обсуждении представленных материалов выступили:

Иванкин Павел Андреевич, Президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта (Россия).

Поблагодарил за приглашение на Круглый стол, сказал, что были действительно очень интересные доклады и сделал такую: «...ремарку, которая вытекает из сегодняшнего опыта обращения частных вагонов на сети российских железных дорог. Есть самая главная проблема, с которой мы столкнулись – это, скажем так, разные цели, которые ставят перед собой инфраструктура управления вагонными парками и частные перевозчики.

Что важно для инфраструктуры? Для инфраструктуры важна эффективность использования вагонного парка. В этой части мы говорим об ускорении оборота, о снижении простоев, как под грузовыми операциями, так и на технологических станциях. В то же время, для операторов подвижного состава на первое место выходят доходы. И вот здесь – противоречие эффективности и доходов показывает, что, если вагон стоит, но приносит оператору подвижного состава доход, который его устраивает, то он (оператор) не заинтересован в том, чтобы этот вагон двигался эффективно, как ни странно. И этот, так сказать, конфликт, мне кажется, его надо более детально рассматривать именно под призмой того, что применений частной тяги приведет приблизительно к таким же последствиям. То есть, во-первых, частные перевозчики, естественно, выходят на линию по тем направлениям, где доходность выше, так сказать, пытаются забрать весь изюм из булочки. И здесь нужно оценить потери объема инфраструктуры КТЖ, поскольку эти объемы будут недополучены инфраструктурой, потребуются восполнение на содержание той же самой инфраструктуры.

И второй момент, надо понимать, как будут использоваться локомотивы вне грузовой работы? Насколько эффективно для инфраструктуры и насколько доходно для частных перевозчиков? Поскольку, если получится, что простой локомотива для оператора частной тяги будет выгоднее, а повышение его эффективности будет неинтересным, то мы, в принципе, не решим тех задач, ради которых мы обсуждаем дальнейшее реформирование. То есть, это не позволит снизить количество брошенных поездов, это не позволит улучшить обстановку в целом на инфраструктуре. Поэтому здесь, с одной стороны, можно сказать, что Казахстан является очень перспективной площадкой для реализации концепции управления частными перевозчиками, это, в первую очередь, расстояние и, в принципе, вся подготовительная процедура, которая была проведена в КТЖ.

Да, действительно, вопрос для вас актуальный, и его реализовывать надо, но вот этот риск: эффективности – доходности, требует дополнительного внимания и расчета, потому что, получить, условно говоря, большое количество частных локомотивов, которые не будут выполнять ту, или иную грузовую работу, на которую рассчитывают грузовладельцы, тоже будет не совсем правильно. При этом, операторы подвижного состава, естественно, будут находиться в положительном финансовом результате.

Ещё, в качестве ремарки, хотел бы заметить, что, по крайней мере, на российских железных дорогах уже несколько лет применяется технология круглогодичных ремонтов инфраструктуры. То есть, ремонты не прекращаются ни в зимнее время, ни в осенне – весенний период, то есть, идут круглый год. Технология отработана, качество ремонта хорошее, то есть, погода на это не влияет».

Клим Александр Васильевич, Председатель Наблюдательного совета ТОО «DAR RAIL».

«Первый, важный вопрос, исходя из практики участия в реформе, это необходимость исполнения действующего законодательства. Не попытка исправления действующего законодательства, а именно соблюдение действующих нормативных правовых актов, которые приняты решениями государственных законодательных органов, прошли все процедуры согласования. Почему они не исполняются, непонятно. Почему вместо их исполнения пытаются новилизировать эти документы, а не исполнять, мне совершенно не понятно.»

Отсюда проблема с допуском частных перевозчиков, отсюда проблема с исполнением экспортных, или внутренних перевозок, или транзитных перевозок. Отсюда проблема, мне не совсем понятно, каким образом имитационное моделирование может повлиять на принятия институционных решений о допуске частных перевозчиков? С МЖС согласен. Имитационное моделирование это суперэффективное, мы это прошли, когда привлекали НИИАС к моделированию инфраструктуры на разрезе «Шубарколь комир». С точки зрения МЖС, да и с точки зрения управления движением на МЖС, да. Но давайте посмотрим, управление движением на МЖС это обязанность оператора инфраструктуры. В чьих руках сегодня это обязанность? А я вам отвечу. В руках КТЖ-ГП, перевозчика. По договору УПП. А почему? Ведь должно было разделение произойти, должно было образоваться КТЖ-ГП на институциональном уровне, решением Правительства должно быть разделено на перевозочную и инфраструктурную части. В результате – вывели перевозочную, без КТТ, про эффективность КТТ я даже говорить не хочу, но МЖС оставили в холдинге. При этом, функционал по управлению оставили в КТЖ-ГП. И как эта система может работать?»

Как бы кому-то не хотелось, то, что касается частных перевозчиков, в том числе, я вижу, что эта работа сделана заказчиком для того, чтобы попытаться найти ошибки правительства и руководства страны в принятии решения о допуске частных перевозчиков. (Каплан Э.Т.: «Неверно»). Это моя точка зрения, так вот, как бы кто не хотел представить частных перевозчиков, это старая, или традиционная школа, тем не менее, могу озвучить цифры. На сегодня DAR RAIL осуществляет вместе ТТТ-Сервисом, в тех сегментах, где они допущены, это сегмент внутривнутриреспубликанских перевозок, по грузообороту, это порядка 9%. Чуть больше, в которых, доля DAR RAIL - 6,2%. Это порядка 10% два перевозчика занимают за тестовый режим в грузообороте, и я не слышал ни одного нарекания от грузоотправителей или потребителей услуг частных перевозчиков, что они что-то плохо сделали, что не выполняют перевозки и так далее.»

Теперь, что касается инноваций. Очень интересный вопрос по инновациям и по образованию. Что касается частных перевозчиков, действительно, Рафаил Наумович обратил внимание, что пропасть какая-то, недопонимание, или непонимание. Люди, просто, не ищут этой информации. Кто такие частные перевозчики, и чем они занимаются? Почему о них ничего нельзя найти, соответствующую информацию и так далее? Я не знаю, почему так происходит. Мы открыты в этой информации, готовы её предоставить, но есть два важных момента. Первый момент, что ещё до недавнего времени, КТЖ пыталось представить частных перевозчиков, что это несерьезно, по крайней мере своим российским коллегам и коллегам по центральному совету по железнодорожному транспорту, что это несерьезно, что это временное явление, что это тестовый режим, который закончится, и все о них забудут. Это позиция, которая представлялась национальной железнодорожной компании. И, наверное, и из-за этого не знают о частных перевозчиков.»

Что касается участия бизнеса в инновационных технологиях, в новых технологиях локомотивной тяги, я хочу сказать, проинформировать, что бизнес, частные перевозчики смотрят в эту сторону, и рассматривает вопрос локомотивной тяги именно с современными технологиями. Зачем нам, грубо говоря, вкладывать деньги в устаревшие технологии, когда мы видим, как быстро растут и развиваются технологии. А локомотивы, это 40 лет срок эксплуатации, за 40 лет много что изменится, поэтому важно, я абсолютно поддерживаю, что перевозчики, не только частные, но и КТЖ-ГП и государство, должны смотреть на эти технологии. Потому что решать вопрос об электрификации, или не электрификации, о заводах, о дизельных локомотивах, либо о локомотивах на водородных топливных элементах, особенно в пассажирской тяге, это те вопросы, которые надо поднимать.

Что касается профессионального обучения, не понятно, почему риск в том, что мы начнём привлекать непрофессиональные кадры? Я не знаю, чем он вызван? В той же мере и КТЖ может привлекать непрофессиональные кадры. Почему частники должны привлекать? Мы сегодня укомплектованы кадрами, которые ранее работали в КТЖ. Наверное, у нас чуть другие условия оплаты и социальные, поэтому они к нам переходят. Этот вопрос есть, но его надо ставить не только в разрезе частных перевозчиков, а надо ставить вопрос о создании единой системы профессионального обучения, которую финансировали бы, в том числе и КТЖ, и частные перевозчики. И мы, Евгений Андреевич скажет больше в этой части, мы готовы к этому, мы сами иницируем этот вопрос, мы сами, через нашу ассоциацию, идём впереди по этому вопросу.

Ещё хотел обратить внимание на регулирование. Я вот здесь, пожалуй, соглашусь с Юрием Ивановичем, что существующая система регулирования создала негативный эффект в отрасли. Не в КТЖ-ГП, а в отрасли. Почему? Потому что, когда один сегмент дерегулирован, это вагонная составляющая, а другие сегменты, это локомотивная тяга и инфраструктура, находятся под жёстким регулированием, то совершенно очевидно, что, по законам Адама Смита, этот сегмент будет привлекать всю рыночную волатильность. В результате, что мы видим? Как вы правильно отметили, ставки на вагоны менялись в 10 раз, При этом, ставки на инфраструктуру, а инфраструктура и локомотивная тяга должны быть бенефициарами изменения рыночных цен. Вот источник финансирования, в том числе и локомотивной тяги и инфраструктуры. Но мы его отдали в вагонный сектор, вагонный сектор является бенефициаром этих рыночных колебаний и ничего не оставляет локомотивной тяге и инфраструктуре. И это не только во внутренних и экспортных перевозках, сегодня мы это же наблюдаем и в транзитных перевозках. Представители ТЛК скажут, 18 000 \$ сегодня стоит 40 футовый контейнер, перевозка из Китая в Европу. Пусть назовём диапазон от 15 до 17 000\$, из которых, ТЛК получает 3000 за всё расстояние по территории ЕАЭС, 1500 - Европа получает. Китай отменяет субсидии, они уже не нужны им сегодня. Если они 4500\$ по своей территории возьмут, все равно остается маржа 5000 – 8000\$. Где она образуется? У экспедиторов? У операторов вагонов? У операторов контейнеров, которые вверх её поднимают? Почему никто не ставит вопрос, что бенефициаром всего этого должна быть инфраструктура. 80% инфраструктурная составляющая была в нормальных рыночных условиях по ТЛК. Сейчас она – меньше 20%.

Резюме. Частные перевозчики и реформирование инфраструктуры придают новый уровень развитию железных дорог и заставляют старую, закостенелую структуру КТЖ двигаться, совершенствовать свои какие-то процессы, с целью улучшения обслуживания клиентов. И эта система способна внутри себя изыскать резервы для инвестирования и в инфраструктуру, и локомотивную тягу».

Каплан Эдуард Теодорович.

«Постараюсь ещё раз сформулировать нашу позицию по вопросу частных перевозчиков. У нас есть три тезиса, я их озвучу. **Минусов и плюсов очень много.** Кто-то предпочитает говорить в основном о минусах, мы знаем такие наиболее яркие примеры среди российских исследователей. Сегодня с нами Владимир Борисович Савчук, не смог присоединиться к нам Хусаинов Фарид Иосифович, которые имеют две полярно противоположные точки зрения. Владимир Борисович последовательно, вместе со своим институтом (ИПЕМ) выступает больше против, чем за частных перевозчиков, а Фарид Иосифович, напротив, однозначно выступает в защиту либерализации тяги. Эти споры идут и в Казахстане, и в России уже, как минимум, 20 лет. Они и дальше будут продолжаться. Потому что вопрос архисложный и неоднозначный. Поэтому у нас первый тезис такой: о минусах мы знаем всё, и о минусах мы говорили 20 лет. Но и плюсов очень много. Вот, что мы должны услышать. И когда мы говорим, проблема тяги, и проблема по операторам тяги, следует понимать, что и плюсов очень много, и касательно инвестиций в частную тягу, и касательно права грузовладельцев, особенно экспортёров с большими объемами, обеспечивать более качественное обслуживание себя, своими руками, за счет огромных инвестиций, десятки, сотни тысяч долларов вкладывается этими экспортёрами в частную тягу. Это же очень серьезно. Если бы это не было целесообразно, они бы не шли на такие значительные инвестиции, поэтому, **первый тезис: и плюсов много и минусов много**, и все же, это нужно понимать, чего больше. **Мы всё-таки делаем вывод**, что на сегодняшний день, все эти плюсы, учитывая многолетние проблемы многих экспортёров, импортёров и предприятий, и то, что ситуация касательно той же локомотивной тяги ухудшается, **количество плюсов сейчас перетягивает.**

Второй тезис. То, что мы говорили по первому вопросу, конечно, были бы деньги, были бы возможности, было бы время, пару лет на эту работу нужно, чтобы на имитационных моделях все это прогнать. То, о чем говорил Юрий Иванович в августе, то, что Николай Андреевич сегодня говорил. Но это совсем другой уровень, настолько все по-другому это должно делаться. Тем не менее, на основе чисто неформальных, логических рассуждений, мы делаем такой вывод совершенно искренне. Мы очень глубоко погрузились в эту тему, и сейчас говорим действительно то, что мы думаем. Да, мы старались абстрагироваться от сегодняшней ситуации, давайте с сегодняшнего дня, как мы в принципе договорились, скажем правду. **Де-юре и де-факто частные перевозчики в Казахстане работают.** Политическое решение принято. Начали двигаться в этом направлении и говорить о том, правильное это решение, или неправильное. Мы своё мнение сказали. Кто-то, может, по-другому считает. Третий тезис у нас такой. **К чему-то приходиться**, как мы уже говорили сегодня, **в ближайшее время. Закрывать эту дискуссию**, потому что эта дискуссия может продолжаться до бесконечности, **и все усилия направлять на то, чтобы эта модель, как можно лучше работала.**

Если риски есть, если опасения есть, если возможные ущербы есть, давайте, засучив рукава, дальше продолжим эти исследования. Изучить более внимательно риски, посмотреть все возможные ущербы и направить все усилия на минимизацию этих рисков, на минимизации ущербов и на максимизацию того эффекта, что Адам Смит ещё в 18-м веке сказал, рыночные механизмы, однозначно эффективны. Их, просто, надо правильно использовать и нормально (конструктивно) сочетать с системами государственного регулирования. Вот это – тема для дальнейшего исследования. Максимально, что можно, мы ещё выжмем в ноябре, и потом, как мы говорили, иницируем в 22-м году, если нас поддержат, уже более детальное,

точечное исследование, касательно максимизации эффекта и минимизации риска. Вот наши три тезисы».

Лавриненко Юрий Иванович

«Из того, что представили докладчики, из обсуждения, которое прозвучало, можно и нужно, и я об этом уже говорил, что и частные перевозчики, и те, кто за ними стоит, крупные грузоотправители, они правы в том плане, что, когда появляется такая нестабильность в обеспечении экспортных перевозок, обеспечении их основной деятельности, когда есть определённая нестабильность в оценке перспектив, это для них, однозначно, неприемлемо, потому что это опасно с точки зрения, вообще существования бизнеса. А этот бизнес важен не только для них, но важен и для страны. Поэтому к ним и такое внимание, и, собственно говоря, насколько я знаю, а мы в этой теме уже года три, наверное, обсуждаем, что решились крупные грузоотправители на создание частных перевозчиков, и двигаться в этом направлении не сразу. Они всё-таки надеялись, что государство более серьёзную поддержку окажет и выстроит благополучие национальной компании. Что их проблемы будут решаться с учётом и в рамках тех созданных рыночных механизмов по развитию рынка операторов подвижного состава, рынка экспедирования, рынка ремонта, рынка сервиса и так далее, потому что в этом направлении комплекс прошёл всё-таки очень приличный путь. И я помню, с чего это начиналось, когда был продан по оценочной стоимости основной парк нашим крупным предприятиям, тем, кто 70 лет советского периода возил в этих вагонах грузы: уголь, глинозём, руду и так далее. И им этот парк был продан под условия того, что они свои потребности и свой рост в будущем будут обеспечивать за счёт формирования частного парка. Ну, и начали складываться определённые экономические предпосылки для того, чтобы появились операторы подвижного состава, не привязанные, или не аффилированные, с грузоотправителями, а работающие именно на этом рынке. У нас уже есть в этом направлении определённый прогресс. И эта схема могла бы развиваться, развиваться в партнёрстве с национальной компанией, и в этом отношении были бы нормальные перспективы, потому что, как сейчас говорят, за последние годы 35 миллиардов вложили в транспортный комплекс, создано и транспортное машиностроение и так далее.

Это все правильно, это всё так, и то что построено, и то что модернизировано, и то что комплекс выведен где-то на другой уровень, и созревают предпосылки для более эффективной цифровизации и так далее. Всё это имело место быть, но надо понимать, что впереди то ещё больше. Уже не одну пятилетку тот же Китай работает по развитию базовой инфраструктуры на 160 км/час в грузовом движении. Это должно и нас подвигать к тому, что нужно в этом направлении двигаться. И те меры, которые россияне принимают и так далее. А чтобы такие крупные дела делать, нам нужно свои усилия консолидировать. И здесь, и то, что Павел Анатольевич говорил, что риски финансовые риски надо оценить, какие доходы будет терять национальная компания и государство, насколько это в инвестиционном плане сумеют инвестировать, или сумеют закрыть частные перевозчики и их участие окажется достаточно эффективно, чтобы система нормально развивалась.

Я, собственно говоря, не противник частных перевозчиков, меня беспокоит та перспектива, как её сможет решать страна, железнодорожная отрасль, с тем, чтобы сохранить те конкурентные преимущества, или тот объём, который наработан и который не так просто защищать, потому что существует достаточно жёсткая конкуренция.

В этом ключе, я думаю, разговор состоялся правильный, и обмен мнениями прошёл достаточно открыто. Я хотел бы сказать, что мы хотели этим исследованием побудить, чтобы у государства на сегодняшний день отсутствует собственная повестка дня защиты государственных интересов. То, что пошли по пути частных перевозчиков, если это продумано и просчитано, но этого к сожалению, нет, потому что нет стратегии и так далее. Это вот, в большей степени интуитивно, с подачи и с учётом интересов тех крупных экспортёров, которые не могут терпеть неопределённости. Поэтому, одна из целей нашей работы, исследования, спасибо творческой группе, они очень интенсивно поработали, чтобы всё-таки разбудить что ли государство для того, чтобы сформулировать эту стратегию с точки зрения защиты государственных интересов и обеспечения нормальной перспективы и для крупных экспортёров-недропользователей, и для малого и среднего бизнеса, и в целом с учётом безусловной защиты государственных интересов. Потому что всегда имеют место быть дилеммы: интересы бизнеса, интересы государства, интересы населения, которые не всегда совпадают. И эту синергию, эту итоговую схему надо суметь выработать и принять решение. А то, что вы говорите, что на каком-то этапе пора заканчивать эти дебаты, а двигаться, я тоже с этим согласен, и давайте, в какой-то степени, простимулируем и сумеем подвести черту, а дальше будем работать в рабочем порядке».

Савчук Владимир Борисович, заместитель директора Института проблем естественных монополий, Россия.

«У меня есть несколько тезисов, которые хотел бы здесь продекларировать. Мы не то чтобы за, или против (частных перевозчиков – Ред.) выступаем. Поскольку мы этим вопросом занимаемся очень давно, уже 16 лет, и на историю вопроса, что, наверное, пожалуй, одно из основных, нужно обращать внимание на историю вопрос о частной тяги. Если мы пытаемся взять примеры с европейских государств, по развитию института частных перевозчиков, то для начала надо понять, что за цели перед собой ставили коллеги. Одна из целей и возможностей, которую не ставит ни одно государство пространства 1520, гигантский профицит железнодорожной инфраструктуры в странах Европы. Одной из целей реформы этих пакетов было привлечение на пустующую инфраструктуру дополнительного грузопотока. Пустующей инфраструктуры, по крайней мере, в основных странах, государствах пространства 1520, нет. Она практически везде дефицитная. Это значит, что у нас предпосылки принципиально отличаются от европейских государств. Это первое.

Второе. Когда обсуждают вопрос привлечения частной тяги, то, как правило, в том числе наши оппоненты, которые здесь говорили, рассматривают ситуацию в моменте. Вот сегодня частные перевозчики закупит локомотивы. А на интервале в 20 лет, сколько закупит национальный перевозчик, сколько закупят частные перевозчики? Разница – в десятки раз. Это факт. Потому что, для того, чтобы ввозить сырьё, такое количество парка частным перевозчикам нет необходимости приобретать.

Третье, что существенно выходит, как правило, из фокуса внимания, это состояние инфраструктуры. Если мы посмотрим на европейские государства, то, что раньше считалось правилом хорошего тона, в том числе у наших оппонентов, приводить в пример Великобританию, Германию, Францию, то сейчас почему-то не говорят об этих государствах, об успешности их реформ, о состоянии инфраструктуры. Какое это состояние. Это гигантская, феноменальная задолженность инфраструктурных компаний. Почему это происходит? Потому что тарифы не покрывают затраты на содержание и развитие инфраструктуры,

инфраструктурные компании залезают в кредиты, получается такая гигантская задолженность. Какого размера она? У SNCF, Дойче Банка, инфраструктурная компании Великобритании это, как правило, свыше 4,7 трлн. задолженность. И всю эту задолженность покрывает государство. То есть, это одна из цен реформы. Если государство согласно платить за инфраструктуру, за её развитие и содержание, в том числе, подчёркиваю. Это всё есть в официальных отчётах инфраструктурных компаний. Так вот, если государство готово финансировать такое развитие, то тогда можно задуматься о частных перевозчиков. Но тогда, коллеги, надо смотреть на ситуацию в комплексе, на чем мы постоянно настаиваем. Нельзя выбирать какой-то отдельный сегмент и говорить, а вот сырьё мы теперь возим дешевле.

Теперь, промежуточные итоги в России. Обратите внимание, сейчас с локомотивами проблем в России практически нет. Проблема с инфраструктурой. Даже если кто-то купит вагон и купит локомотив, он все равно не сможет выйти на инфраструктуру, потому что инфраструктура недофинансируется. И тех тарифных доходов, и возможностей государства не хватает для её развития. А институт частных перевозчиков не предполагает финансирования инфраструктуры. Это, что называется, есть большой слон и на этом слоне пытаются усидеть множество компаний. А слон-то болеет, его надо лечить. А лечением никто не занимается, средств не хватает.

Мне кажется, что на казахстанских железных дорогах с инфраструктурой тоже всё не здорово. И, если институт частных перевозчиков запускать и развивать, то развитие инфраструктуры чья задача? Чья проблема? Если это проблема государства, из каких источников она будет финансироваться? Из федерального бюджета? Какие доходы и в каком виде будут поступать в федеральный бюджет от работы инфраструктуры, чтобы её финансировать? То есть, это такой комплексный вопрос. Я понимаю, что в таком коротком спитче я много чего не затронул. Я обращаю внимание, мы в 2013-м году, это у нас открытая, публичная информация, изучили более 20 научно-исследовательских зарубежных работ. И соответственно там вопрос частных перевозчиков тоже ставился. И две трети авторов работ говорят о том, что надо учитывать индивидуальные особенности той страны, в которой собираются проводить реформы. То есть, бенчмарк прямой в данной ситуации действует не всегда хорошо».

Клим Александр Васильевич

«Я бы хотел преломить на казахстанские реалии. Что касается конкуренции и тенденции заполняемости в Европе пустующей инфраструктуры. Наверное, правильно говорить, что конкуренция с автомобильным транспортом заставила обратить внимание на привлечение грузопотоков на железнодорожный транспорт. Поэтому в странах ЕАЭС и СНГ тоже есть эта тенденция, что автомобильный транспорт забирает грузопоток у железнодорожного. И вы знаете, что существует прямая конкуренция железнодорожного и автомобильного транспорта на расстоянии до 1000 км. Это проблема стоит в России очень существенно. В силу нюансов тарифного регулирования это основные доходы. Поэтому в этом плане, мне кажется, не совсем надо учитывать это в реалиях пространства СНГ.

Что касается финансирования инфраструктуры, большой задолженности инфраструктурных компаний. Я хотел бы обратить внимание, что железнодорожная инфраструктура такая же инфраструктура, как и автомобильная. И в данном случае, мы же не ставим вопрос, что государство финансирует автодороги и несёт огромную финансовую нагрузку. Железнодорожная инфраструктура тоже государственная, от которой во многом зависит успешность экономики государства. Поэтому

государство, прежде всего, заинтересовано в развитии этой инфраструктуры. И здесь, если Великобритания, или Германия вкладывают туда деньги, наверное, они считают. Что касается конкретно инфраструктуры Казахстана, то здесь хотел обратить внимание на прошлый год, успешное взаимодействие. И здесь я хотел бы отметить просто филигранную работу Правительства Республики Казахстан в вопросе 70 млрд. Помните, когда стоял вопрос о повышении тарифа на МЖС на 36 %. По итогам года дефицит был 70 млрд, не хватало для покрытия затрат. И Правительством с участием крупных грузоотправителей, с участием перевозчиков, с участием КТЖ (сквозь призму допуска на МЖС) необходимости поиска соответствующего финансирования для того, чтобы покрыть этот дефицит инфраструктуры. В результате в 21-м году имеем бездефицитную смету на услуги МЖС. Потому что взаимно, после долгих споров, нашли источник финансирования. Готов довести до сведения всех коллег, что сегодня смета на услуги МЖС – безубыточная. Здесь очевиден симбиоз, синергия работы государства, и КТЖ, и частных перевозчиков, и грузоотправителей. Поэтому этот вопрос не очень подходит Казахстану».

Кобесов Канат Керимович - заместитель Генерального директора ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки»

«Сегодня очень интересная дискуссия, столько полезных рекомендаций прозвучало по развитию нормативных правовых актов, технической политике и так далее, много рекомендаций в отношении КТЖ-Грузовые перевозки. Вместе с тем, я хотел бы обратить внимание, что развитие грузовых перевозок невозможно без участия всех участников перевозочного процесса. Хотел бы предложить такой термин, как «перевозка, или инфраструктура пятого поколения». Потому что, есть развитие инфраструктуры, КТЖ на это затрачивает значительные средства, на 2022 год 42 участка будет развиваться, строиться. Что стоит только Достык – Моинты, обводная линии по Алматы? Второе, с тяговым подвижным составом мы разобрались, знаем, что он изношен, требует обновления. Но, у нас изменились станционные условия работы, требуется развитие инфраструктуры самих грузоотправителей – грузополучателей. Потому что за 21-й год рост контейнерных поездов составил порядка 46%. То есть, мир меняется, меняются требования, меняются условия погрузки и выгрузки. То есть территория услуг «последняя миля» тоже требует своего развития и изменений.

Если НИИ ТК будет разрабатывать соответствующий план, предлагаю включить в него реализацию прозвучавших предложений. Хотел бы, чтобы был включён пункт необходимости развития инфраструктуры грузоотправителей – грузополучателей вместе с развитием инфраструктуры железной дороги. Это первое пожелание. Второе пожелание, это дальнейшая либерализация рынка. Когда вагонную составляющую вывели в рынок, мы получили бурное развитие вагонных компаний-операторов. Думаю, не за горами у нас развитие и локомотивных операторов, ну и на очереди стоит грузовая и коммерческая работа. И третий момент. Без цифровизации, без связи всех участников рынка всё это невозможно. Нам нужна общая единая платформа, на которой бы участники перевозочного процесса обменивались информацией, заключали смарт-контракты, делали бы смарт-перевозку».

Каплан Эдуард Теодорович.

Поблагодарив Кабесова за конструктивные предложения, проинформировал участников Круглого стола о том, что Канат Керимович является председателем Совместной рабочей группы КТЖ, НИИ ТК и KAZLOGISTICS, в которую входят

представители НПП РК, АНЭК, КазАПО, АНИП и других общественных объединений. Он предложил возобновить заседания рабочей группы и, возможно, расширить её состав. Предложил рассмотреть возможность создания объединённой рабочей группы, учитывая другие действующие рабочие группы, занимающиеся теми же вопросами, в частности, в Комитете транспорта Министерства, рабочая группа Ертлесовой.

«И, как мы сегодня договорились с Юрием Ивановичем, все силы направить на минимизации рисков, на решение всех тех проблем, на которые, в частности, обращал внимания Владимир Борисович, Павел Анатольевич, другие наши коллеги. Есть то, что есть. Де-юре – де-факто, есть, решение принято, расстраиваться не надо. Плюсоев не меньше, чем минусов, а может даже больше.

Вот мы говорим про ущерб, например, про интересы государства. А кто считал? Мы не стали выкладывать, но цифры астрономические получаются. А какой ущерб испытывают те же экспортёры в Казахстане и в той же России, когда они не вывозят готовую продукцию? Угольщики, металлургии, зерновики и другие. Они, просто, не могут вывезти свой груз. И сколько они теряют? А разве это только их потери? Это потери государства, всего общества потери. Потому что, это – те же рабочие места, те же налоги, это и та же конкурентоспособность. Здесь противоречия интересов нет...

Давайте к чему-то приходите и не вспоминать, что было вчера, а думать, что будет завтра и послезавтра. И как это все сделать лучше, каким образом максимально использовать все плюсы этой модели, а те риски и, возможно, ущерб, которые могут быть, думать, как их максимально минимизировать? Поэтому мы обязательно до конца года такой Круглый стол организуем. Что касается Отчёта и проработки некоторых деталей, касательно нормативных документов, структурной реформы, других вопросов, в ноябре мы организуем ещё несколько закрытых обсуждений»

Бекжанова Сауле Ертаевна - д.т.н. профессор факультета «Организации перевозок и логистика», ныне Института «Логистика и управление.

«Выслушала все доклады, Круглый стол был обширный, тематика рассматривалась в разных аспектах. По сравнению с промежуточным, отчёт более содержательный, материал добавлен и расширен. Но, наряду с этим, хотела бы отметить, что, я соглашусь с ранее выступавшими, вопрос надо рассматривать комплексно. С учётом интересов государства и с учётом имеющейся инфраструктуры железных дорог.

Анализируя зарубежный опыт, можно было бы предложить, какая из моделей подходит для наших железных дорог: положительные стороны, отрицательные стороны. Может быть проанализировать железные дороги Содружества 1520. Их достоинства и недостатки по облегчению допуска частных перевозчиков к железнодорожным перевозкам грузов. Хотела бы отметить, что в Европе, наряду с тем, что есть конкуренция между автомобильным и железнодорожным транспортом, имеет место крен в сторону железнодорожного, с учётом улучшения экологической ситуации. Поэтому нам также необходимо учитывать экологические аспекты, аспекты защиты окружающей среды. В этом вопросе, конечно, железнодорожный транспорт выигрывает.

Согласно Техническому заданию необходимо составить карту проблем, причин и возможных решений. Информация (о проблемах, причинах, возможных решениях) в отчете представлена, но представлена очень объемно, необходимо ее свести в единую таблицу, где мы могли бы увидеть проблемы, причины и возможные пути решения.

С учетом предлагаемой структуры полагаю необходимым указать статус, место, роль предприятий общественного пользования и публичных компаний. Даже с учетом сегодняшнего обсуждения очевидно, что данный вопрос представляет комплексную проблему, не только допуск частных перевозчиков на железную дорогу, но всё, начиная от образовательной среды. И, на мой взгляд, некоторые вопросы можно более детально проработать. Но, к сожалению, у нас немного времени для этого. Можно было бы раскрыть подходы к формированию тарифной политики, к лицензированию перевозочной деятельности при новой структуре, на основе международного опыта. В развитие данного исследования можно рассмотреть внесение изменений в НПА по развитию промышленной логистики. Потому что в промышленной логистике, как выступающие говорили, очень много узких мест, на которые необходимо обратить внимание. По-моему, мы в одном проекте захотели «объять необъятное». Но каждый раздел необходимо прорабатывать более досконально.

Прочитав Отчет, я обратила внимание на некоторые орфографические и стилистические ошибки, которые, конечно, нужно устранить, и ссылки на все источники информации привести в квадратных скобках (в некоторых местах отчета они представлены в виде сносок).

В целом я поддерживаю позиция разработчиков, что по структурной реформе и внесению изменений в НПА необходимо проведение дополнительного совещания в ноябре. Как сказал Юрий Иванович, настало время разбудить Правительство, государство, Министерство, национальные компании, чтобы обратили внимание на существующие проблемы, опираясь на уже полученный опыт, на результаты исследования, рассмотреть возможность продолжения рассмотрения этого вопроса».

Решили:

1. Предложения, замечания и рекомендации участников Круглого стола внести в чек-лист улучшения отчета исследования от 18.08.21, приложить к настоящему протоколу и использовать для составления итогового отчета по исследованию.

2. В течение ноября т.г. провести ещё один Круглый стол и дополнительные обсуждения (в том числе в формате Совместной Рабочей группы КТЖ, НИИ ТК и KAZLOGISTICS) по рассматриваемым вопросам и их результаты учесть в итоговом отчете.

3. Разработчикам исследования представить итоговый отчет по проекту до 3 декабря 2021 года.

4. На обсуждении итогового отчета (декабрь 2021 года) представить чек-лист улучшения отчета исследования с комментариями по каждому пункту.

5. Настоящий протокол Круглого стола после подписания разместить на сайте СТК «KAZLOGISTICS» в разделе «Исследования» 2021 года [<https://kazlogistics.kz/ru/research/7>].

Председатель:



Каплан Э.Т.

СПИСОК
участников Круглого стола «Резервы улучшения качества
транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев на
железнодорожном транспорте» 28 октября 2021 года

1. **Лавриненко Юрий Иванович** - заместитель Председателя Президиума Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS»
2. **Исабеков Марат Уланович** – директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»
3. **Каплан Эдуард Теодорович** - председатель Научно-экспертного совета НИИ ТК, член корреспондента НИА РК
4. **Кобесов Канат Керимович** - заместитель Генерального директора ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки»
5. **Сегал Илья Павлович** - Председатель Наблюдательного Совета Ассоциации Национальных Экспедиторов Республики Казахстан (АНЭК)
6. **Сабетов Мухамбет Ануарбекович** – Генеральный директор АНЭК
7. **Адамбаева Салтанат** - Генеральный директор Казахской Ассоциации перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров) – КазАПО
8. **Большерт Евгений Андреевич** - генеральный директор Казахской ассоциации грузовых железнодорожных перевозчиков
9. **Бекмагамбетова Гульнара Муратовна** – Генеральный директор Ассоциации научно-исследовательских и проектных организаций (АНИП)
10. **Булекбаев Берик Раимбекович** – Президент Ассоциации «Партнерство по транспорту и логистике в Центральной Азии»
11. **Королев Василий Валентинович** - Генеральный директор Фрахтовой компании ТрансАл, почетный профессор Казахстанско-Немецкого университета
12. **Бекжанова Сауле Ертаевна** - д.т.н. профессор факультета «Организации перевозок и логистика», ныне Института «Логистика и управление
13. **Асылбекова Жайнар** - Главный эксперт Департамента развития транзита и транспортной логистики Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан
14. **Куантай Мирас** – Управление железнодорожного транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан
15. **Дархан Муратханов** – Департамент логистики и перевозок Национальной палаты предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен»
16. **Растопчин Михаил Иванович** – Генеральный директор Научно-исследовательского института транспорта и коммуникаций (НИИ ТК)
17. **Дунаев Олег Николаевич** – профессор, д.э.н. Председатель Комитета по логистике, Торгово-промышленная палата Российской Федерации (Россия)
18. **Савчук Владимир Борисович** - заместитель директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), Россия
19. **Иванкин Павел Анатольевич** – директор Президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта, Россия
20. **Тушин Николай Андреевич** – д.т.н., профессор Уральского Государственного университета путей сообщения, Россия
21. **Кейян Артур Эдуардович** - Директор по продажам, российская технологическая компания «ЛокоТех-Сигнал» (Россия)
22. Представитель - Российская Ассоциация экспедиторских и логистических организаций (АРЭ)
23. **Баймагамбетов Серик** - ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки»

24. Назарбеков Ерболат – АО «НК «КТЖ»
25. Утегенов Болат Оразтаевич – НОДГПЗЛ-6
26. Клим Александр Васильевич - Председатель Наблюдательного совета ТОО «DAR RAIL»
27. Дюсенов Ринат Тасбулатович – Генеральный директор ТОО «DAR RAIL»
28. Смирнова Лариса Иосифовна - ТОО «DAR RAIL»
29. Бекмагамбетов Мурат - ТОО «DAR RAIL»
30. Кусаинов Д. - ТОО «DAR RAIL»
31. Габдулжапаров Рустем - ТОО «ТТТ Сервис»
32. Адамбаев Алибек – ТОО «ТТТ Сервис»
33. Мелихов Андрей Владимирович – ТрансКом
34. Сыргабекова - ТрансКом
35. Коломыцев Дмитрий – ТрансКом
36. PTC Holding
37. Кадиров Бакытбек Русланович – Генеральный директор ТОО "AUDACIA Express"
38. Жалеева Алтынай – IFC COLOS
39. Илесалиев Даурен – Ташкентский Государственный Технический Университет (Узбекистан, Ташкент)
40. Заславский Рафаил Наумович – заместитель директора Учебного центра АНЭК
41. Сербаева Наталья Яковлевна – ученый секретарь НИИ ТК
42. Бровкова Татьяна Владимировна – начальник отдела управления проектами НИИ ТК
43. Козлов Андрей Георгиевич – менеджер по координации проектов НИИ ТК
44. Суванбаева Фатима Ганиевна – Отдел управления проектами НИИ ТК
45. Тарасова Марина Анатольевна - Отдел управления проектами НИИ ТК
46. Парфенов Сергей Юрьевич – начальник отдела моделирования и транспортной экологии НИИ ТК

И ещё порядка восьмидесяти участников, доступная информация о которых представлена в Excel-скане участников Круглого стола на четырех страницах